

摂津市議会

建設常任委員会記録

平成25年6月13日

摂津市議会

目 次

建設常任委員会

6月13日

会議日時、場所、出席委員、説明のため出席した者、出席した議会事務局 職員、審査案件	1
開会の宣告	2
市長あいさつ	
委員会記録署名委員の指名	2
議案第36号所管分の審査	2
補足説明（土木下水道部長）	
質疑（山本靖一委員、木村勝彦委員）	
採決	17
閉会の宣告	17

建設常任委員会記録

1. 会議日時

平成25年6月13日(木) 午前 9時58分 開会
午前11時12分 閉会

1. 場所

第一委員会室

1. 出席委員

委員長 野原 修 副委員長 村上英明 委員 山本靖一
委員 木村勝彦 委員 原田 平

1. 欠席委員

なし

1. 説明のため出席した者

市長 森山一正
都市整備部長 吉田和生
土木下水道部長 藤井義己 同部次長兼下水道事業課長 山口 繁
同部参事兼道路管理課長 山本博毅 同部参事 堀 和夫
道路交通課長 永田 享 道路管理課参事 川上昭人

1. 出席した議会事務局職員

事務局局次長 藤井智哉 同局主査 田村信也

1. 審査案件

議案第36号 平成25年度摂津市一般会計補正予算(第1号)所管分

(午前9時58分 開会)

○野原修委員長 ただいまから、建設常任委員会を開会します。

理事者から挨拶を受けます。

森山市長。

○森山市長 おはようございます。

台風が去りましたが、雨が少ないのが気になるところでございます。そんな中、本日は委員会を開催していただきまして、大変ありがとうございます。

本日は昨日の本会議で付託されました案件についてご審査いただきますが、何とぞ慎重審査の上、ご可決の賜りますよう、よろしく願いいたします。

一旦、中座させていただきます。どうぞよろしく願います。

○野原修委員長 挨拶が終わりました。

本日の委員会記録署名委員は木村委員を指名します。

暫時休憩します。

(午前 9時59分 休憩)

(午前10時 再開)

○野原修委員長 再開します。

それでは、議案第36号所管分の審査を行います。補足説明を求めます。

藤井土木下水道部長。

○藤井土木下水道部長 それでは、議案第36号、平成25年度摂津市一般会計補正予算第1号のうち、土木下水道部にかかわる部分につきまして、目を追ってその主なものにつきまして補足説明をさせていただきます。

まず、歳入でございますが、10ページをお開き願います。

款14、国庫支出金、項2、国庫補助金、目4、土木費国庫補助金では、節5、交通安全対策費補助金は、正雀南千里丘線外2路線道路改良事業費で、国庫補助金の追加補正をお願いするものでございます。

続きまして、歳出につきまして、ご説明申し上げます。16ページをお開き願います。

款7、土木費、項2、道路橋りょう費、目4、交通安全対策費で、正雀南千里丘線外2路線の道路改良事業費としまして、5億3,670万円の追加補正をお願いするものでございます。その内容といたしましては、正雀南千里丘線の一部に車道幅員7メートルと、住宅側に3.5メートルの歩道設置と、正雀本町7号線の一部と、正雀本町14号線に車道幅員7メートル、その両側に2.5メートルの歩道を築造する計画を進めておりまして、今回の費用は道路拡幅用地の購入などの事業費でございます。

なお、第1回定例会におきまして、当初予算で限度額5億5,100万円の債務負担行為についてご可決をいただいております。

以上、補正予算内容の補足説明とさせていただきます。

○野原修委員長 説明が終わり、質疑に入ります。

山本委員。

○山本靖一委員 昨日の本会議でも、お聞きした経過がありますが、改めて幾つかお聞きしたいと思います。

1つは、今度は国の補助金、それから起債ということで、随分大きな仕事、担当のご苦勞でできたというふうに、率直にこれは感謝したいし、摂津のまちづくりにとっても大事な一歩につながっていくと、そういうふうに思っています。

ただ、これだけの大きなお金を使って事業をしていくわけですから、今、見直しが進められている都市計画のマスタープラン、その中での位置づけであるとか、それから、摂津市は北摂7市の中でも人口1万人当たりの交通事故発生件数で見

ると一番危ない町というふうになっています。したがって安全を確保していくために、優先順位を決めなければなりません。全てやっていけばいいんですけども、財源との関係もありますから、どういう基準で、どこからかかっていくかと、そういうことも非常に大事なことだと思っています。

この正雀本町7号線、14号線の拡幅ということですから、ここにかかわる数字を幾つか紹介していただきたいと思います。例えば、昨日も言いましたけれども、阪急正雀駅の利用客については乗車、降車合わせて、約2万人です。摂津市の人口の減少も昨日紹介しました。12年後の2025年では、7万8,303人、2035年には7万1,793人、2040年には6万8,237人、将来推計人口によると、こういう数字が出ています。そういうときに、道路は社会資本ですから、必要なこととして認識していますけれども、全体の優先順位の中で、いろんな数字を当てはめながら検証していくということも大事だと思うんです。

昨日も質問させていただきましたけれども、通行量実態調査、車両の流れがどうなっているか、この辺も把握されていきましたら、教えていただきたいと思います。

それから、まちづくり全体の関係で、十三高槻線が完成すれば、豊中岸部線との関係で随分、動線も変わってくると思うんですけども、バスの問題もあわせて、部長のほうからお答えをいただきたいと思います。

それから、一番肝心の用地買収に、これから担当の方が入っていかれるということですが、昔は用地取得のための体制がありましたけれど、今は用地取得専門の部署はありませんし、そうする

と、現場の中で、限られたメンバーで用地買収に当たらなければなりません。不動産の譲渡には税金の問題も発生してきますし、相手との交渉についてはどういうふうに行われているのかということです。

それから、これまでの経過がありますから、いろいろテーブルにもついていたっていると聞いていますけれども、今、この用地買収に当たっての見通しみたいなものもあわせて聞かせていただければと思います。

○野原修委員長 永田課長。

○永田道路交通課長 まず、阪急正雀駅の利用者数、あるいはその周辺の人の流れについてお答えさせていただきます。

摂津市の統計要覧を見ますと、阪急正雀駅の利用客の推移というのは平成10年をピークに年々減少しています。阪急摂津市駅開業前と開業後を見比べると、若干減ってはいるものの、横ばい状態があります。利用客については乗車、降車合わせて、2万人を超え、多くの方が利用する駅でございまして、駅周辺の交通量につきましても平成12年以降、産業振興課で統計をとっている通行量の調査で見ますと、天候などによる多少の変動はあるものの、横ばい状態になっております。

人口予測として減少しているということではあるんですけども、高齢者の人口は年々ふえておりますので、駅利用者も高齢の方が増えていくものと考えております。

こういったことから、今回の阪急正雀駅前の整備については優先的に取り組んでいきたいと考えております。

あと、用地買収の件で、これから実務に入っていく内容なんですけども、道路交通課におきましては、前回、千里丘三

島線でも用地買収を経験したメンバーがおります。これは整備係が担当になるんですけども、そのメンバーで実施していきたいと考えております。

それと、防災管財課にも担当の職員がおりますので、その職員とともに進めていきたいと考えているところでございます。

○野原修委員長 吉田部長。

○吉田都市整備部長 それでは、都市計画マスタープランでの位置づけについて、私のほうからご答弁申し上げたいと思います。

現在、3か年かかって、来年度に完成を目指しております、都市計画マスタープランの見直しでございますけれども、今回の道路改良事業がどういう位置づけになっているのかというご質問をいただいていたと思います。まず、この件につきましては、平成17年3月に摂津市交通バリアフリー基本構想を作成しています。どういう議論があって、どういう形で今日まで来たんだという説明をさせていただきますと、摂津市交通バリアフリー基本構想の策定に当たりましては、法律に基づいた策定でございますけれども、その当時、策定委員会を設けまして、学識経験者、交通事業者、道路管理者、そして高齢者団体、そして障害者団体などの方々に集まっていただいて、現場を踏査しながら、そしてアンケートをとりながら、この摂津市交通バリアフリー基本構想を策定してまいったという経緯がございます。そういう議論を踏まえて策定いたしております。

そして、現在、都市計画マスタープランにおきましては、こういう議論を重ねたものを組み込んで、都市計画上の位置づけも今後してまいりたいというふうに思っております。ですから、議論を尽く

された内容に基づいて、道路交通課が阪急正雀駅前の整備に当たっているということです。

先ほど委員から統計的なお話もございました。我々も都市計画マスタープラン策定に当たりましては、非常に困惑しているのが、統計的には摂津市の総合計画では2020年におきましては人口8万人までで何とか食い止めたい、それ以上、減少を抑制したいという組み立てになっております。ところが、統計を見ますと平成40年には6万8,000人に減るという数字が出ております。都市計画マスタープランにおきましては、都市の魅力を高めて、そして新たに市民が増えるような仕組みづくり、魅力づくりが必要であろうと思っております。

今回、土木下水道部でされるのは、交通バリアフリーの部分で最終の仕上げとなる事業になろうかと思っております。それは、バリアフリーそのものは、駅勢圏から市役所に寄りつくためには歩車道の分離を基本原則といたしております。その部分でいきますと、JR千里丘駅、そして阪急摂津市駅、そして、十三高槻線が完成しますと阪急正雀駅から、そしてモノレール南摂津駅、摂津駅、全ての駅から歩道を通して市役所にアプローチできるということが完成するんですけども、そういう交通動線から言いますと、全てこの事業によって完了することになります。摂津市におきましては、市役所に寄りつく交通として歩車道分離が完成することで、交通バリアフリーは一定のめどが立つと思っております。そういうことを踏まえて、今後、都市計画マスタープランにおきましては、関係所管が寄って、庁内の検討会議でいろんな意見を聞きながら来年に取りまとめたいと考えております。

それと、優先順位でございますけれども、先ほどご指摘がありました交通の実態として、危ない場所というのはバリアフリーとは違う視点で都市計画マスタープランの中においても議論しながら、取りまとめていくことも大事だと思っております。それは都市整備部だけではなく、関係所管が全て集まって取りまとめて今後、優先順位も考えながら、これは実施計画の中で上がってくると思いますが、そういうことを踏まえた都市計画マスタープランの策定に取り組んでまいりたいと思っております。

次に、十三高槻線でございますけれども、これは都市計画道路でございますので、都市整備部の所管になると思っております。一定の時期になったら正雀工区は完成しますが、そこに関連いたします、豊中岸部線、その分につきましては、現在、大阪府では事業のめどを立てていません。ただ、大阪高槻京都線と、既存の豊中岸部線と交差する場所が今はボトルネック状態になっておりますので、その部分を用地買収して拡幅するというのが大阪府の動向でございます。今のところ情動的に動きはございませんが、将来、十三高槻線が吹田市側に延伸されるということになりますと、将来的には交通動線も変わってくると思っております。

ただ、我々の都市計画マスタープランで考えますと、高齢化問題が常についてまわってきます。人口の減少も大きな問題でございますけれども、2040年になりますと、65歳以上の方が35.4%を占めると、非常に高い率に上がってまいります。そして、その20年後の2060年では約4割になると、こういうことを見ますと、交通弱者の方々が増えてくる、そういう部分につきましても意識しながら、安全な道づくり、安心安全を

提供できるような都市計画マスタープランをつくり上げていきたいと思っております。

阪急正雀駅前をどうするんだという点につきましては、やはり魅力をつくりたい。それは何だと言うと、地域の活性化も必要なんでございますけれども、安全な環境づくりということからいいますと、交通の利便性ということになってこようかというふうに思っております。だから、例えばバスの導入とか、パークアンドライドとか、いろんな寄りつきやすい空間をつくっていく。そのためには十三高槻線が整備され、両サイドに側道ができていくということになりますと、その中に流入してくる車やバスがあるとしたら、その交通結節点づくりが必要でないかと思っております。作り方につきましては都市計画決定していく、それ以外は用地があるならば活用するなど、いろんな方法があろうと思っておりますけれども、これは今後、都市計画マスタープランの検討委員会、庁内の検討委員会の中で議論しながら、あるべき姿を議論していきたいと思っております。

○野原修委員長 藤井部長。

○藤井土木下水道部長 それでは、十三高槻線の延伸とあわせて、バスのことがあったかと思っておりますので、昨日の本会議でも一部申し上げましたけれども、検討している内容についてお答え申し上げます。

現在、市内循環バスについては、今年の3月18日にJR千里丘駅を発着点といたしまして、ダイヤを変え、ルートを変えて走らせてきました。当初は伸び悩んでおりましたけれども、現時点では、別府地域の方々の利用が増えてまいりまして、去年の今頃の時期と比べますと、はるかに利用が増えているというような、

わずか2か月でございますけれども、そういう状態があらわれてきております。

この市内循環バスを十三高槻線の側道が供用された折には、府営住宅のほうに入れていきたいということで、今現在ですと、デイハウスでしたがある部分でございまして、環境が整いましたらあの辺りまで、導入していきたいということは考えております。

今回、補正予算で上げさせていただいております場所につきましては、先ほど補足説明させていただきました正雀本町7号線及び14号線で、駅に直接突き当たる道路が、この2路線でございまして、この道路を7メートルの車道、両側に2.5メートルの歩道を整備する予定で、現在、パチンコ屋がある側におおむね7メートル、現況の道路より7メートル程度を買収していこうということを進めておりました、そのうち一部を今年度の予算をもちまして、正雀本町7号線に位置する部分ですけれども、その部分で用地買収及び移転補償等をかけて、道路用地の確保に努めていきたいと考えています。

昨日も申し上げましたけれども、全体計画、約170メートルのうち、今回、これが完了いたしますと、おおむね50%の用地が確保できるであろうということで進めております。ただ、最初に申し上げましたように、歳入も国費で、補助率は55%でやっていくわけでございますけれども、何せ相手方がある部分でございまして、思うように進まない場合もあるやもしれません。そういうことがないように、今後、議決を賜った後に正式に鑑定を進め、交渉に臨んでいきたいと、こういう所存でございます。

それから、阪急正雀駅南側にありますのが正雀南千里丘線という道路でございまして、ここにおきましては線路側には

歩道をとらないで、トータル幅員10.5メートルの道路、民家側に3.5メートルの歩道を計画しております。阪急正雀駅南側のエレベーターがついている前あたりに分譲マンションができました。この分譲マンションが完成したことを受けまして、平成24年度におきまして、将来的な二重投資になりませんように、仮設ではございますが改良が終わっております。これが将来の10.5メートルの形態をほぼ示しておるような位置でございます。

○野原修委員長 山本委員。

○山本靖一委員 答弁をお聞きしたんですけれども、率直になぜ今なのかという思いもあるんです。それは、これまで市長がよく使ってこられた言葉で旬という言葉がありました。今、起債残高、つまり借金が一般会計で約250億円、それから公共下水道事業特別会計で約410億円です。そういう中で財政運営として、こういうものに着手していっても、今の状況でいえば何とかなるのかなという見通しが立った中での決断という感じがするわけです。しかし、大きなお金をかけて事業に着手していくわけですから、いろんな財源との関係があったにしても、市長の言われる旬、なぜ今この時期にという思いもするわけです。相続が発生したときに、民間の不動産会社が高い金額で買い取ってしまったことや、先ほどの説明の中にありましたマンションのところの用地買収についても、交渉に入られたけれども、これも民間のほうに売却されてしまった。それは当たり前前で、民衆の契約でいえば、採算のほうに流れます。公の土地買収については金額が決まっておるわけですから、太刀打ちできないということがあったと思うんです。その時点で諦めるという選択肢もあった

のではないのでしょうか。

今回の件についても、体制について抽象的なお話しかありませんでした。本当に大丈夫かなと思います。用地買収というのは税金の専門家がついたり、知識や、いろんな交渉テクニックも必要で、市の誠意も伝えていくような、そんなことがないと、相手も応じてくれないと思うんです。権利者の方にとっても生活がかかっているわけですから、そういう中で、この用地買収が終わった時点で、50%というふうにおっしゃっているわけですが、例えばこの用地買収が成立しない場合はどの時点で違う対案を考えていくのでしょうか。そういうことは今、担当者としては答弁できませんという話になるかもしれませんが、しかし、先ほど言いました匂との関係でいえば、本当にこのことを進めていくということは、あっちこっちで都市計画道路が中断して、計画そのものが中止しているところがいっぱいありますから。そういう決断がどこかで要ると思ったりするわけです。そういう選択肢として、残念ながらこの用地買収がうまく行かなかったときに、どういう次の安全対策として手を打っていくかということが改めて問われておるんです。

そこで、今、現状での安全対策、信号をつけていただいたりとか、いろいろと工夫し、一方通行も時間制限とか、警察官に立っていただいたりしてはいますけれども、十三高槻線が完成したときに、安全対策は動線の変化などがいろいろある中で、車の一方通行とか進入制限とかいろんなやり方があると思うんですけれども、そういう安全対策についてどういふふうにご考慮されるかということをお聞きしたいと思います。

それから、先ほど数字的なことをお聞きしました。通行量実態調査、これは産

業振興課で行ったものを統計要覧の中から引用されたと思うんですけれども、独自で具体的に調査されたことはありますか。なければ、1つの根拠として、担当として把握しておくことが必要ではないかと思うんです。なかなか、体制の関係でそういう数字も掴みにくいかもかもしれませんけれども、大きな事業をするときには、通行量実態調査、人の流れ、自転車、車が、どういう方向にどういうふうに流れているかということの中で安全対策を検討するということになってくるのではないかと思います。そういうことについて具体的にやってきたのか、やる計画みたいなものがあるのか、その点を聞かせていただきたいと思います。

それから、優先順位の関係で先ほど言いました、人口1万人当たりの交通事故発生件数が北摂7市の中では一番多いです。それぞれ、危険箇所については担当として把握されていると思うんですが、阪急正雀駅前が一番というふうに私は認識していません。もっとほかにあると思うんです。そうすると優先順位が違わないじゃないかと。今、阪急正雀駅前というふうにおっしゃっているんですけれども、具体的な数字、そういう中から、優先順位を整理していくということが大事だと思います。都市計画の関係から、一番輻輳するところですから、整備していくというのは当然のことだと思うんですけれども、さまざまな危険箇所も解消していくという点で、その数字もあらわしていただきたいというふうに思うわけです。この点はいかがでしょうか。

それから、もう一度聞きますけれども、今の用地買収の体制、これは担当だけではなく、部長もこれから交渉の席に参加されると思うんですけれども、改めてその見通し、相手のあることですが、やっ

ぱり摂津市が今やろうとしている事業について、誠心誠意説明していくと、協力を願っていくということになっていると思うんですけども、その辺のところもあわせて聞かせていただきたいと思います。

○野原修委員長 永田課長。

○永田道路交通課長 まず、体制についてなんですけれども、これは千里丘三島線でも用地を確保して広げた実績、実務経験がありますので、そのメンバーがまだ道路交通課にいます。それと、防災管財課にもいますので、その体制で臨むんですけれども、税の専門的な部分に関しても以前、税務に携わっていた人間もいますので、その実績もあって千里丘三島線の税的な話も含めて、担当する私も税務署のほうに行って話を聞いて、対応させていただいたんですけども、同じような形で今回も体制を組んで臨むところでもあります。

それから、阪急正雀駅前の自動車、自転車、あるいは歩行者の具体的な通行量に関する数字でございますけれども、実際、交通量調査をやったというわけではございません。先ほどお話しさせていただいたのは、あくまでも摂津市の統計要覧に基づいてお話しさせていただきましたので、それに対しての再調査というのは行ってはいないんですけども、摂津市交通バリアフリー基本構想に載っている路線もございます。それから、駅については身体障害者用のエレベーターもついておりますので、大変重要な路線と認識しておりますので、今回の道路整備を実施していきたいと思っているわけでございます。

十三高槻線が開通することでの安全対策なんですけれども、都市整備部と連携して、あるいは摂津警察署とも連携して安

全対策を進めていきたいと考えております。

○野原修委員長 藤井部長。

○藤井土木下水道部長 昨日の本会議で答弁させていただきましたが、トータル的にスムーズに行きますと、施工としましては10年ほどかかります。これはあくまでも全て凝縮した内容で実施する期間がそれほどかかるということで計画したわけでございます。

それで、なぜ今なのかということで、市長がよく言っています、旬というのは確かにそのとおりでございまして、この計画が浮上いたしました、大きな要因といたしましては摂津市交通バリアフリー基本構想におきまして、駅を拠点としまして半径500メートルという形で線引きいたしました、阪急正雀駅及びJR千里丘駅、そこに特定道路というところを、要するにバリアフリーに関しての位置づけを行いました。本路線もそういうふうな特定経路に該当いたしております、そこをバリアフリーの整備をしなければならぬ点が1つございます。それと、阪急摂津市駅が開業し、昭和3年に開業されました阪急正雀駅、この辺のことにつきましても、放っておけない部分でございますので、阪急正雀駅にも、それと先ほど言いましたように、バリアフリー法による特定道路も位置づけということから、構想といたしまして、安全に人が寄りつける、先ほど永田課長が申し上げましたように、バリアフリー法によりますエレベーターの設置が終わったと。このエレベーターができたところでどういうアクセスをするんだということで、アクセスがないということも含めまして、手がけていったというのが、なぜ今なのかということに対する答えだと思います。

それと、もう1つ大きな要因といたし

ましては、国費というのがございます。こういうふうな国費を導入いたしまして進めていくというのは今回が初めてなんですけども、用地買収は、今までですと摂津市土地開発公社によって取得しました。これは千里丘三島線におきましては、そういうふうな形でまずは摂津市土地開発公社で買収いたしまして、それから国費を導入いたしまして、摂津市の名義に切りかえたという手法をとっておりましたが、この阪急正雀駅前におきましては国費を導入いたしまして、直に摂津市が買収しているという手法をとっていきま。それから、移転補償につきましても、国費を導入いたしまして、補助率55%で、こういうようなことを導入してやっていこうというふうに進めた点があります。なぜ今なのかというのは、国費がついてきたからということが大きな要因でござい。ます。

ただ、来年度以降も、その方針で進めていく気はございますが、何せ国費の状況によりまして左右される部分が若干残っておりますので、方針としましてはそういうふうな状況で進めていきたいという、担当課としてはそういうふうな思いで進めていきたいと考えております。

そこで、財政運営はどうかということでございますが、先ほど申し上げましたように、財政運営の中で、トータル費用の中で全てではございませんけども、ほとんどの部分が国費が導入されますので、55%が国費、残りの45%のうち40%が起債です。ですから現金で出ていくのはおおむね5%というようなことですので、そうしますと事業費の40%が起債になるのではないのかということですので、申しわけございませんが23年間、3年間据え置きまして、20年間をもって返済していくということでの計

画は成り立つということも財政課からも聞いておりますので、それで実施していきたいと考えております。

それから、もし成立しない場合はどうかということでございますけれども、当然、一生懸命努力していくわけなんですけれども、何せお金の話になりますと、相手方は少しでも欲しい、こちら側は適正な価格で購入していきたいという思いがござい。ます。先ほど委員もおっしゃったように、マンション事業地につきまして、買収ということで交渉に入らせていただきましたけれども、結果的にマンション事業者が土地を買収された。やはり公共事業というのは民間事業に太刀打ちできません。というのは、やはり幾ら値段で買っても、採算ベースがとれるのであればというのが基本になりますので、かなり鑑定価格よりも高い値段で買われたということもありますし、こういうようなことは私どもはできません。やはり私どもは土地を買わせていただいて、そこを転売するということではござい。ませんので、公共的な、道がよくなるというように進めていくことを所有者の方に訴えていくしかないのかと考えています。ただ、それでも受け入れてもらえない場合は、このときは国費を国のほうにお返しして、一呼吸おきながら、止めるのではなく、長い息をもって続けていくしかないのかなと思っておる次第でござい。ます。

それと、交通量調査の件でございます。実態といたしまして、流れが変わるとい。うのはあろうかと思。います。現在、あそこの道路をどうい。う方が通ら。れているかとい。いますと、学生が非常に多い状況でござい。ます。星翔高等学校や大阪薫英女学院高等学校や大学もありますので、そんなに限られた時間ではなく、昼間の交

通がそういうような形でごった返しているというような状態があります。その状態がいいのかどうかということも含めながら、先ほど都市整備部長からもありましたように、4割を超えるような高齢化社会を迎えようとしているというような中で、どうしても安全な通行帯の確保も必要ではないのかなと考えております。

続いて、そうであるならば、現状での安全対策はどうかということでございますけれども、現状での安全対策では去年から、正雀南千里丘線の一部ではございますけれども、車道に路側線を引きまして、人が安全に歩いていただけるように緑の色に着色いたしまして、そういうふうな部分も一部完成しております。ですが、現状の中でできる部分も進めながら、計画的にやる部分では二重投資にならないような状態で現在も進め、今後もそのような状況でやっていきたいと思えます。

○野原修委員長 山本委員。

○山本靖一委員 体制の問題は実績があるので心配しないでくださいと、それは心強く認めていきたいと思うんですが、やはりご苦勞をされると思えます。ここにかかっているというふうに思えますので、部長も含めてお願いしておきたいと思えます。

それから、人口動態ということで見ますと、人口が減っていくことは間違いないと思うんです。車の数も、若者の車離れなどによって、はっきりしているわけですから、車の数も減ってくると。どの時間帯で減ってくるかというのはわかりませんが、そういうふうに見ていったときに安全対策ということも、また変化してくる。考え方を今の状況で固定するというのではなく、いろんなことに合わせて安全対策、拡幅というのが基本

になってこようとは思いますが、歩車道分離ということが一番の基本になるとは思いますが、そういうふうにならざるを得ない場合の対策という形で、今、部長からお示しがあったように、ラインを引くとか、歩道の確保とか、できる対策からということでお答えをいただいたわけですが、一番大事なことは、どういうふうになっているかという現状をしっかりと認識することです。これは、今の用地買収ができるできないにかかわらず、やっぱり必要なことだというふうに思うんです。

産業振興課の調査ということではなしに、独自に、大変かもしれませんけれども、実態を把握していただくということ、これはぜひ約束していただきたいと思えます。そこからまた、いろんなことが見えてくるかなと思うんです。

私も阪急正雀駅で30年ほど月曜日の朝に立って見てきましたので、人の流れが減ったことは実感としてはあるんです。それから流れとしても随分変化してきていることは間違いないと思うんですが、これは担当としてぜひ実態を把握していただきたい。そのことによってまた見えてくることもあるのかなというふうに思えますので、この点をお願いしたいと思えます。

それから、十三高槻線の完成時に合わせてというふうなことなんですけれども、先ほど言われた正雀本町7号線、14号線の用地買収とは別に、市内循環バスの寄りつきとしていろいろ議論されていると、先ほど都市整備部長の話では、議論を尽くしたと、その上での用地買収、道路拡幅だとおっしゃっていたように受け止めたのですけれども、私は話し尽くされているように感じないです。いろんなことで、それぞれの部署としては議論さ

れたかもしれませんが、まだ議論の余地はあるというふうには思っていますので、そこでお聞きしたいのは大阪府との協議です。デイハウスましたの土地は大阪府から借りていますけれども、十三高槻線の完成に向けて、ここの用地買収は別個にして進めていくと、バスの寄りつきとしても話をしていくと。それから、デイハウスましたを利用されている方の意向というのを無視して、勝手なことは言えませんから、そちらとも協議を進めながら、次の手を打っていく。例えば、十三高槻線の地下部分の上部利用を検討されているということは皆さん承知のところだと思っておりますが、ここの利用、活用というようなことも、これも大きな課題になってこようと思っております。単純ではないと思っておりますけれども、そういう関係者の英知を集めていく中で、今、描いておられるようなことが少しでも前へ進んでいくのかなというふうな思いがしますので、今、デイハウスましたの土地の関係で大阪府との協議がどういう状況になっているのか。もし、進んでいなければ、早速かかっていただくということが、いろんなことにつながっていくのかなという思いがするのです。したがって、大阪府との協議、これは所管が違うかもしれませんが、デイハウスましたの利用者との接点を保健福祉部のほうで当たっていただくとか、そういう連携も必要になってこようと思っておりますが、この辺の関係で今、持っておられる情報を教えていただきたいと思います。

○野原修委員長 吉田部長。

○吉田都市整備部長 先ほどの答弁で山本委員に誤解をさせてしまったお詫びをさせていただきたいのですが、議論を尽くしてきたということにつきましては、平成17年作成の摂津市交通バリアフリー

基本構想では意見が尽くしました。関係者も集まって、現場も見て。ただ、先ほどご指摘いただいた全体での交通安全について、そういう部分につきましては、バリアフリーも踏まえて摂津市の総合計画におきましては、交通事故の少ないまちにしますという施策を持っておりますので、その部分におきましては、目標値を平成21年度の500件を平成32年度には290件にしていきたいというような目標を持っておりますので、そのあたりも踏まえて都市計画マスタープランにおきましては議論していきたいというふうに思っております。私のほうが言葉足らずだったということでお許しいただきたいというふうに思っております。今後も続けて議論を尽くしていきたいということでございます。

先ほど、車の保有の問題が出ましたけれども、委員がご指摘のとおり、例えば2050年には大阪府と東京都におきましてはおおむねピーク時よりも100万台ぐらい落ちるであろうという統計が出ております。ということは、車は減ることですけれども、逆に車は減るんですが、この30年、40年の間でそれしか減らないという統計になっています。人口の減り方のほうが大きいということで、そのあたりは車の保有台数と人口統計上の数字とは若干違うのかなと。ただ、我々がキーワードにすべきなのは、やはり高齢者の事故です。被害者になる確率が非常に高いと。それが、まだ将来的には3割を超え、3割5分を超え、4割に達するというところからいうと、やはり歩道整備で歩車道分離をしていくべきで、一歩でも二歩でも進めるべき環境にあるというふうに我々は認識いたしております。

もう1点は、十三高槻線は都市整備部

の所管でございますので、申し上げますけれども、十三高槻線の正雀工区の着手におきましては、地元自治会、大阪府茨木土木事務所、そして摂津市が立会人として協定書を結んでおります。その協定書の中には、委員がご指摘のとおり、上部利用ができるような構造体にしてもらいたいという申し入れが受け入れられております。その部分でいきますと、上部が公園にもでき、そして何らかの地域のコミュニティ施設なりを建てられるような、受け入れられるような構造にしておくということが約束になっておりますので、府はそれを遵守した形で現在取り組んでおります。

ただ、どういう形が一番望ましいのか、またどう利用をしたいのかというのは今後、議論していく必要があります。また、特に地域の方々のご意見を賜っていくということは市もそうですけれども、府も一緒になって取り組むというのが我々の責務だと思っておりますので、そのあたりは、またお時間をいただきながら、地域とお話をさせてもらうということはあると思いますけれども、やはり協定書を結んだという重さは我々は常に思っておりますので、その点をご理解をいただきたいと思っております。

○野原修委員長 藤井部長。

○藤井土木下水道部長 大阪府との用地交渉をされたのかというお問い合わせでございますが、このことにつきましては、大きな要因としましては、現在、摂津市だけではございませんけれども、大阪府全域で各市に存在しております府営住宅、この全てを当該市に譲るといいますか、全て面倒を見るという話も摂津市に参っております。この窓口は防災管財課が行っておるわけなんですけど、市内におきましては、4箇所府営住宅地がございます。

ですから、土地も建物も全てということで、この話があるということも事実でございます。

それと、デイハウスましたの敷地につきましては、大阪府の土地でございます。これは保健福祉部の所管部署が借地いたしまして、この建物が建っています。この建物につきましては、寄附によって建てられたということも聞いております。ですので、この建物が、十三高槻線の地下部分の上部に移転するのかどうかということについては、私どもはその辺がよくわからない部分でございますので、いずれにしても、機能そのものが移転するのということも含めまして、関連がございますので、協議にはかかわってまいりたいと思います。その部分を利用させていただかなければ、やはりバスも導入できないというようなことも考えておりますので、今後におきましても、そういうことも含め、大阪府とは府営住宅の敷地そのものがどういふふうに進んでいくのかというようなことも非常に関連がございますので、関係各課において、全て各々の目的は別でございますけれども、オール摂津で進めていきたいと、こういうように考えております。

○野原修委員長 山本委員。

○山本靖一委員 先ほど、通行量実態調査をしていただきたいと、これについてやっていただくかどうかということだけ、もう一度返事を欲しいです。

それから、今おっしゃったように、府営住宅も全て市のほうに移管するというような方向性もあるみたいですが、ただ、それが本当に決まるかどうかというのはまだ定かではありませぬので、部分部分で、バスの回転場所のために、直ちに着手すべきだと、そういう課題だと私は思っているわけです。したがって、

どこかが動くときに一緒にということ、全体の関連がありますけれども、所管としての行動は今から起こすのであれば、今からすぐにしていただきたいと、そういうふうに思うわけです。それが、今おっしゃったように、高齢化時代を迎えていますけれども、高齢化率が非常に高くなっていく時代に向けての準備につながっていくというように私は思うわけです。この2点についてご答弁をお願いしたいと思います。

○野原修委員長 永田課長。

○永田道路交通課長 通行量実態調査につきまして、答弁させていただきます。

やはり、道路交通課としましては、駅前周辺の交通安全の状況を確認する上で必要と考えておりますので、今後検討して考えていきたいと思っております。

○野原修委員長 藤井部長。

○藤井土木下水道部長 バスの導入のために、すぐに動くべきではないのかというようなことでございます。ただ、バスの大きさ、それから道路の大きさ等においても大きく関連するものでございまして、どうしても、やっぱり停留所として考えて進めていくのか、それともそこを発着という形で、待機を含めて考えていくのか、この2点の違いで大きく左右されます。停留所ということで考えますと、全ての敷地が必要かということと必要ではありません。現在、市内循環バスで、JR千里丘駅で近鉄バスが発着場としておりますので、そこで何分か停めまして、乗っていただいて、またそこへ帰ってくると、こういうところと同じような形で阪急正雀駅前という形で位置づけていくのか。それとも、バス停ですので、ほんのわずか停まる所ですので、大きな場所は要らないというふうになっていくのか等々につきましても検討していきたいというこ

とです。これは地元の方の要望、それからバスの動線等についても大きくかかわると思いますので、私が申し上げておりますのは、そういうことも含めて皆さんと協議していきたいと、こういうふうな次第でございますので、何が何でもあそこが必要かどうかということは用途によって変わってまいると、こういうふうなことでございますので、よろしくお願いたします。

○野原修委員長 山本委員。

○山本靖一委員 停留所にするか、あそこを回転場所にするかということで違ってくるとおっしゃっているんですけども、あそこを停留所にしたって、今おっしゃっているように正雀本町7号線、14号線を拡幅できたら、それはあそこを回って正雀南千里丘線につながっていくというふうになるかもしれませんけれども、その拡幅ができない場合は、小さいバスでも動線を確保する、あそこへ停留所を入れていくというのはなかなか困難なことだというふうに思うわけです。したがって、拡幅ができようが、できまいが、阪急正雀駅前のほうにバスを導入していくというのは、これは今までの経過からしても当然のことだと思えます。そうすると、やっぱり回転場所みたいなものは必要になってくると私は思うわけです。そういう方針をいまだに持っていないということであれば、今までの議論は何だったのかなというふうに思うのです。

まさに、バリアフリーに基づいて駅へのアクセスをきちっといろんな形で確保していこうと、歩車道分離、これは第一義的にそうなんですけど、それができればいろんなことが可能性として出てきますけれども、それができない場合も、やはり同時並行で進めていくというのが担当としての考え方だと思っております。そ

れが定まっていない。それは積み上げ方としては違うんじゃないかと私はそういう思いがするんですが、この点についてもう一度、答弁ください。

○野原修委員長 藤井部長。

○藤井土木下水道部長 確かにおっしゃるとおりで、バスを持っていくという思いについては全然変わっておりません。是が非ともバスは持っていくということについては変わっておりません。ただ、先ほどから申し上げておりますように、借地してああいうふうな建物が建つておるといふところについて、どういうふうに流れていくのかというのが、移転補償交渉ではないんですが、そういうふうな感覚にとらわれますと、また大きく変わってまいりますので、私が申し上げておりますのは、摂津市のまちづくりの中で皆さんの協力のもとで進めていきたいという所存でございますので、何が何でも回転場所をつくらなければいけないとか、そういうことを申し上げておるわけではなくて、でき得るならばそういうふうに進めていきたいという思いは変わっておりませんので、よろしく願いいたします。

○野原修委員長 木村委員。

○木村勝彦委員 十三高槻線が完成したときには動線の変化などから正雀南千里丘線外2路線の交通安全対策にも影響が考えられます。

先ほどの議論を聞いておりましたが、十三高槻線の完成時期について、私は地元との協議の中で若干のずれがあるのではないかという考えを持っております。といいますのは、三環状十大放射線の一環として、十三高槻線が計画されて、今日までずっと地元では反対運動が起こって、途中から摂津市と大阪府茨木土木事務所、そして地元自治会との協定書が結

ばれる中で、地下の上部利用についてもいろいろ議論されてきておりますけれども、工事のほうも、私もその周辺に住んでおりますから見ておりますと、予定どおり進んでおりますし、たびたび工事の変更等について地元の自治会と、あるいは反対同盟と大阪府とが協議する中では平成25年度、ということは平成26年3月までには完成するというところで聞いています。だから、そういう点で私たちは平成26年の3月に完成するものという認識を持っておりますし、それに伴う上部利用につきましては、やはり先ほど話が出ておりますように、大阪府茨木土木事務所、そして地元自治会、反対同盟は入っておりませんが、そして摂津市、当時の整備部長が協定書を結んで工事が始まっていったわけです。

地下の上部利用についても、平成25年度完成ということに合わせて、いろいろと地元とも協議しておりますし、そういう点では一刻も早く、この上部利用についての一定の方針を持たなければいけないということで、大阪府茨木土木事務所ともいろいろ話し合いをする中で、そのことについては十分理解してくれておりますし、水道や電気の段取りもそういう形でやってもらっておりますし、上部利用については私はこの問題をずっと議会で、事あるごとに取り上げてきておりますけれども、平成18年第1回定例会で私はこの問題について森山市長に見解を求めました。その市長の答弁は、今後、新しい高齢者ががやきプランや地域福祉計画に基づく事業の進捗状況を見ながら、大阪府、摂津市、地元が協議する中で活用方法について検討するという答弁をいただいております。そういう中で、もう既に大阪府は着々とそういう準備を進めてくれております。摂津市も私は市長の

答弁にあるように、そのことについて十分理解してもらっておると思いますし、やはりどういうものをつくっていくかということは平成25年度完成に合わせて具体的な市としての考え方を、この際に示してもらいたい、持ってもらいたいという思いがあります。そういう点では摂津市の現状の取り組み等について、この機会に改めて確認しておきたいと思いません。事前交渉の中で一定、摂津市の方針というものを私たちも十分理解もし、承知もしております。そういう点では、改めてこの機会にそういうことの市としての方針について、一定見解を求めたいと思いません。それは大阪府との協議もありますし、そういう点では微妙な問題もありますから、答えられる範囲内で結構ですから、摂津市として上部利用について今どういう考え方を持っておるかということについての見解をお聞かせ願いたいと思いません。

○野原修委員長 吉田部長。

○吉田都市整備部長 十三高槻線につきましては、私のほうの都市整備の所管でございますので、私のほうでご答弁申し上げます。

上部利用につきましては、先ほど答弁させていただいたように、地元、大阪府茨木土木事務所、そして当時の担当部長が3者で協定書を結んでおります。これは非常に重たい協定書で、これがなければ正雀工区の工事はできなかったというのが現実であります。

当時、私も昭和49年に採用されて、十三高槻線の反対同盟の集会に行ったのが私の一番最初の仕事でございます。それから今日まで、私のほうも所管とずっと見つめてまいって、携わってきた立場でございますけれども、やはり十三高槻線の正雀工区でできたということ

は、あの当時から考えますと非常に重たい協定書になっているというのを我々は認識しておりますので、委員がご指摘の上部利用につきましては、その協定書に沿った形で進めるのが行政の責務であり、また大阪府と調整して、大阪府もその責任をとるべき内容になるのかなと思っております。

ただ、考え方でございますけれども、やはり地域がどのような形で利用方法を考えておられるのか。また、例えば建物が建てられる構造にしているということから言いますと、地域がどのような形で利用していきたいのか、そのあたりをまたお聞かせいただく時期もあろうかと思いません。最初に委員がご指摘の平成25年度末ということでございますけれども、一応事業としては大阪府から我々が聞いておりますのは、本線は平成25年度中に仕上げるということになっておりまして、平成26年の春でございますけれども、仕上げるということで作業としては入っているということでございます。

ただ、一番大事なのはそれに合わせてどのような形で調整していくのか、また地元にどのような形で意見を聞いていくのかというプロセスが大事だと思っております。できる限り見える形でお示ししていきたいと思っております。

○野原修委員長 木村委員。

○木村勝彦委員 吉田部長のほうから答弁がありましたように、この道路は協定書がなかったら、いまだにまだ着工されておらなかったと思えます。といいますのも、計画決定されてから反対運動がずっと地元でありました。私もその反対同盟の役員として、その問題に取り組んできましたし。ただ、味舌工区が完成する時点で、当時の自治会長であった友田勇氏と私とで協議をして、あとは我々として

協力し、その条件としては地下の上部利用については地元の意向を十分尊重してもらうということを条件に摂津市と大阪府茨木土木事務所との協定書を結んだわけです。そのときに反対同盟の中でも意見が分かれました。あくまでも公害道路は要らないんだという強硬な意見もありましたし、いや、やっぱり協力していこうという意見もありました。そのことで何回も会合を重ねて議論しました。そして、いろいろ話し合う中で、反対同盟から出られた方もいらっしゃいます。そして、残った反対同盟と自治会とが一緒になって、あとの条件闘争に切りかえて今後の十三高槻線については促進決議をしようということまでして、ようやくこの工事が始まったわけです。だから、そこでそういう強硬な意見を尊重して反対運動を続けておいたら、この道路は今ああいう形には私はなっていないと思います。

やはり、そういう形で進めた十三高槻線の上部利用については、約束どおり地元の意向を十分尊重してもらって、この地域の高齢者のための施設をつくっていきこうというのが第一義的な目的でしたけれども、それだけでもいかんだろうということで地域の皆さん方がグラウンドゴルフをしたり、ゲートボールをしたり、そういうことも考えていかなければいけないということで、今、地元としてはほぼ一定の考え方を持っております。

そういうことで、大阪府茨木土木事務所とも近々話し合いをする予定にしておりますけれども、そういう点では大阪府茨木土木事務所は相当突っ込んだ協力体制を組んでくれておりますし、その上部利用について摂津市としてどういう協力ができるかということについて、真剣に考えてもらわなければならないと思います。

例えば、府営住宅の建てかえ問題のときも工事車両が進入する道路がないということで、正雀地域全体としても工事用車両が通ってもらったら困るということで、相当な反対運動が起こりました。

地元の議員も、府議会議員を呼んでこられていろいろとされましたけれども、結局はどこも道路を通してもらえないという中で、条件闘争に切りかえて工事用車両を通しました。そういうことで今の府営住宅は立ち上がったわけです。それがなかったら、この府営住宅の立ち上げも私は相当遅れたと思います。

今度はやはり十三高槻線も条件闘争に切りかえて協力する、促進していこうということで方向転換してやる以上は、当初の約束である上部利用については市としても大阪府と同様に相当突っ込んだ協力をしてもらわなければいけないと思っております。

そういう点で、近々、大阪府ともまた話し合いをしますし、上部利用については摂津市も大阪府に倣って突っ込んだ、相当な協力をしてもらうということにしてもらわないと、協定書が生きてきません。そういうことで、今後の摂津市の協力について、具体的な方針を持っていただきたいということを要望しておきたいと思います。

○野原修委員長 ほかに質疑はございませんか。

(「なし」と呼ぶ者あり)

○野原修委員長 以上で質疑を終わります。

暫時休憩します。

(午前11時 9分 休憩)

(午前11時11分 再開)

○野原修委員長 再開します。

討論に入ります。

(「なし」と呼ぶ者あり)

○野原修委員長 討論なしと認め、採決
します。

議案第36号所管分について可決する
ことに賛成の方の挙手を求めます。

(挙手する者あり)

○野原修委員長 全員賛成。よって本件
は可決すべきものと決定しました。

以上で、本委員会を閉会いたします。

(午前11時12分 閉会)

委員会条例第29条第1項の規定によ
り署名する。

建設常任委員長 野 原 修

建設常任委員 木 村 勝 彦